Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 73

РЕДКИЕ МОДИФИКАЦИИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00073

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 73, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 31.10.2019
Дата выхода в свет: 23.01.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 © Виктор Карасев/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Виктор Карасев/Фотобанк Лори, © Jiří Sedláček/Wikimedia commons; 8 (вверху) © Виктор Карасев/Фотобанк Лори, (внизу) ©Sjoerd95/Wikimedia commons; 9 © частная коллекция; 10 © Triple-green/Wikimedia commons, © nakhon100/Wikimedia commons; 11 (вверху слева) © Stiftung Haus der Geschichte/Wikimedia commons, (вверху справа) © Klaus Nahr/Wikimedia commons, (в середине) © Pavel Ševela/Wikimedia commons, (внизу) © akg-images.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Укладка напольного покрытия багажника

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Редкие модификации

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Лимузин «Мерседес-Бенц W100»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Укладка напольного покрытия багажника

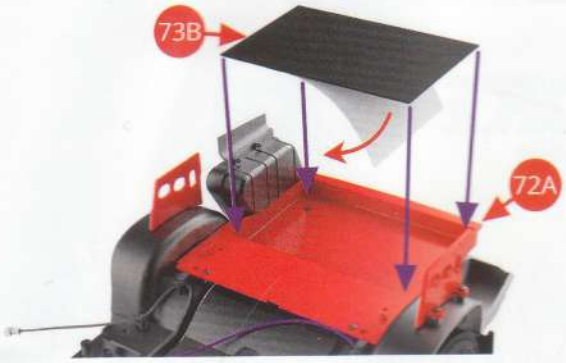
Используя полученные с этим номером детали, настелите напольное покрытие багажника на пол багажника вашей модели ВАЗ-2101.

73A Напольное покрытие багажника 01

73B Напольное покрытие багажника 02

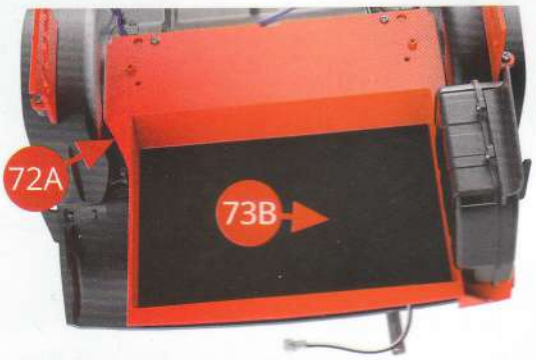
Схема сборки

1



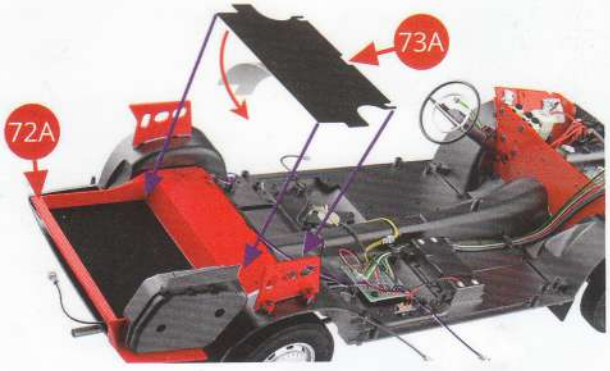
Примерьте на панель пола багажника 72A напольное покрытие багажника 02 73B, затем снимите с него подкладочную бумагу.

2



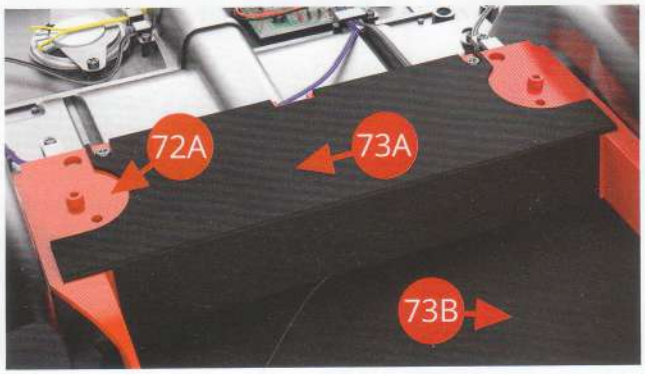
Приложите клейкой стороной напольное покрытие багажника 02 73B на панель пола багажника 72A и прижмите его.

3



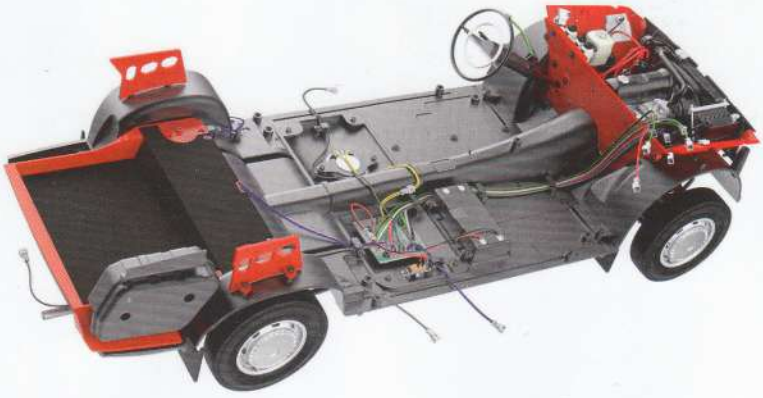
Примерьте на панель пола багажника 72A напольное покрытие багажника 01 73A, затем снимите с него подкладочную бумагу.

4



Приложите клейкой стороной напольное покрытие багажника 01 73A на панель пола багажника 72A и прижмите его.

Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Редкие модификации

Как известно, главной задачей отечественного автопрома был экспорт. Во всяком случае, это касается предприятий, производивших легковые автомобили. Потребности внутреннего рынка были вторичны.

Существовало понятие «экспортное исполнение». Под ним подразумевались автомобили с лучшим качеством сборки, лучшим лакокрасочным покрытием и т. д. Более того, в интересах экспорта разрабатывались даже модификации автомобилей.

Кабриолеты и ландо

Хэтчбек ВАЗ-2108 на экспорт поставлялся без каких-либо существенных изменений экстерьера и интерьера. Этим занимались дилерские фирмы, отвечавшие за реализацию советской техники на зарубежных рынках. Дилеры отлично видели все достоинства и недостатки «восьмерок». Динамичные, хорошо управляемые, экономичные автомобили имели устаревший дизайн. Стремясь как-то исправить последнее обстоятельство, дилерские фирмы на своих или привлекаемых сторонних производственных мощностях «доводили» машины до приемлемого, с точки зрения западного потребителя, уровня: устанавливали разнообразные пластиковые обвесы, спойлеры, легкосплавные диски, спортивные кресла и рули, люки, аудиосистемы и т. д. Однако многие дилерские фирмы пошли еще дальше и решили расширить предлагаемую советским изготовителем скудную линейку кузовов. Первой такую инициативу в 1987 году проявила немецкая фирма «Дойче Лада» (Deutsche Lada) – официальный представитель ВАЗа в ФРГ.

Автомобиль ВАЗ-2108 с кузовом кабриолет. 2012 год.

Именно по ее заказу другая немецкая фирма – «Бозе» (Bohse) – разработала модификацию «Лада Самара Фан» (Lada Samara Fun) с экзотическим кузовом ландо. Задняя часть крыши вместе с кузовными стойками срезалась, а их место занимала компактная брезентовая крыша с мягкими боковыми и задним стеклом. Вместо привычного багажника немцы монтировали необычное пластиковое корыто-бокс, служившее одновременно и багажником, и нишей для укладки синтетического верха. В сочетании с большим прозрачным люком в передней части крыши подобная конструкция давала практически «кабриолетные» ощущения, особенно для пассажиров, сидящих сзади. Автомобиль смотрелся свежо и оригинально, а главное – стоил существенно дешевле классических кабриолетов, что способствовало его высокой популярности.

Очень схожая по концепции машина предлагалась и в Австралии. Поставками и доработками советских машин на этом континенте занимался известный гонщик Питер Брок (Peter Brock). Именно ему пришла в голову мысль о расширении линейки моделей за счет не слишком элегантного, но дешевого ландо ВАЗ-2108. В отличие от европейского аналога, матерчатый верх накрывал не только заднюю, но и переднюю часть крыши. При этом автомобиль с поднятым верхом явно проигрывал в элегантности и был похож на мини-грузовик с тентом.

Советский автомобиль ВАЗ-2108. Ралли «Союз-85», один из этапов соревнований на Кубок Дружбы социалистических стран. 1985 год.

С кузовом тарга

В 1988 году в Центре стиля ВАЗа был создан прототип ВАЗ-2108 с редким для нашей страны кузовом тарга. Элементы крыши над головами водителя и переднего пассажира были быстросъемными. Такой кузов практически не терял в жесткости, но обеспечивал открытое небо над головами.

Автомобиль ВАЗ-2108 кабриолет «Лада Наташа». 2012 год.

Автомобиль «Лада Самара кабриолет». 2014 год.

Салон кабриолета ВАЗ-2108 «Наташа». 2012 год.

«Наташа» и другие

Первый же полноценный кабриолет на базе ВАЗ-2108 был изготовлен в 1988 году малоизвестной бельгийской компанией «Юроскоп» (Yuroskop). Он был выполнен в единственном экземпляре для участия в одной из локальных выставок и успел засветиться в каталоге фирмы «Конела» (Konela). Фактически это был просто макет хэтчбека со срезанной наспех крышей: никаких работ по усилению конструкции не проводилось.

Тем не менее эту машину заметили представители АО «Скальдиа-Волга» (Scaldia-Volga) – крупнейшего импортера советских автомобилей в странах Бенилюкса. Было решено развить удачную идею и наладить массовое производство ВАЗ-2108 с кузовом кабриолет. Первоначальная конструкция автомобиля требовала существенных доработок, поэтому за помощью обратились к одному из старейших бельгийских кузовостроителей – Garage Meeus. Внешность же модели поручили разрабатывать приглашенному из Тольятти вазовскому дизайнеру В. Ярцеву. При активном участии специалистов технического бюро АвтоВАЗа был разработан новый эскизный проект внешнего вида автомобиля и конструктивных сечений, а также необходимых усилений кузова в двух вариантах: с центральной дугой безопасности и без нее (в итоге остановились на последнем). Первый опытный образец кабриолета был построен в 1989 году, а публичный дебют уже серийного варианта новинки состоялся на Брюссельском автосалоне в январе 1990 года.

После успешной презентации встал вопрос о развертывании мелкосерийного производства кабриолета. В качестве партнера выбрали бельгийскую компанию EBS (сегодня она называется ACT), известную на то время переделкой обычных хэтчбеков, купе и седанов в кабриолеты. Кабриолету решили дать собственное звучное имя «Лада Наташа» (Lada Natacha), которое одинаково хорошо звучало практически на всех европейских языках и оптимально подходило открытому прогулочному автомобилю.

Открытый вариант ВАЗ-2108 отличался существенно доработанной силовой структурой несущего кузова, что позволило достичь показателей жесткости, характерных для обычного хэтчбека ВАЗ-2108, а местами значительно их превзойти!

В 1990–1995 годах фирма EBS изготовила 456 кабриолетов, причем первый заказ был сразу на 300 машин, а заявки на остальные поступали мелкими партиями. В Бельгии было продано 144 экземпляра, в Германии – 106, во Франции – 164, а скандинавская компания «Евролада» (Eurolada) выступила заказчиком 41 машины.

Автомобиль «Лада Самара кабриолет». Нидерланды. 2014 год.

Лимузин «Мерседес-Бенц W100»

Если не лукавя постараться пересчитать культовые автомобили XX века, то их, вероятнее всего, наберется десятка два. И в том, что среди них окажется знаменитый шестисотый «Мерседес», сомневаться не приходится.

Речь пойдет не об автомобиле S-класса 1990-х годов, ставшем героем серии анекдотов, а о его предшественнике – одном из самых престижных лимузинов XX века.

Поиски подхода

Автомобильная мода 1950-1960-х годов имела несколько направлений. Бесспорным лидером являлся американский автопром, дизайнеры которого стремились подчеркнуть динамизм автомобиля множеством декоративных приемов, в том числе с помощью боковых молдингов, обтекаемых форм и роскошных крыльев, часто выполненных в модном тогда аэрокосмическом стиле. Итальянские дизайнеры, работавшие над созданием небольших автомобилей спортивного класса, стремились подчеркнуть динамизм изяществом и легкостью форм. А британские автопроизводители погрязли в консерватизме и не желали ему изменять.

Автомобиль «Мерседес-Бенц 600» 1965 года выпуска. Современная фотография.

Немецкие дизайнеры какое-то время старались маневрировать между этими направлениями, но на новой модели было решено опробовать новый стиль, не похожий на все остальные. Он должен был сочетать в себе классические элементы вроде решетки радиатора и эмблемы, а также динамизм и легкость образа без оглядки на сиюминутную моду - требовалось создать узнаваемый образ на долгое время.

Салон автомобиля «Мерседес-Бенц 600». Современная фотография.

История модели

Разработка автомобиля началась под руководством Фрица Наллингера. Несколько лет потребовалось, чтобы найти оптимальную форму и силуэт машины. Было создано 12 ходовых прототипов, прежде чем к 1960 году сформировался окончательный вариант.

Прогрессивным был не только дизайн, но и техническая часть, включающая, помимо гидроусилителя руля, АКПП, кондиционера, еще и пневматическую подвеску, которая обеспечивала невиданную плавность хода. Из-за большой массы получившейся конструкции кузов сделали несущим, что позволило опустить осевую линию тяжелой машины, визуально несколько разгрузив ее.

Хотя никто не требовал от представительской машины особо выдающихся скоростных качеств, следуя, видимо, довоенным традициям установки моторов V8 на люксовые автомобили, все же было принято решение разработать для W100 новый восьмицилиндровый двигатель. Результат выглядел впечатляюще: мотор M100 объемом 6332 $см^3$ имел крутящий момент 503 Нм при 4000 об/м (максимальная мощность – 247 л. с. при 6000 об/м). Это позволяло ему разогнать тяжелый лимузин массой почти в три тонны до 205 км/ч. В 1963 году такую скорость мог превзойти лишь «Порше 911».

В сентябре 1963 года автомобиль произвел настоящий фурор на Франкфуртском автосалоне, а демонстрировавшийся образец был выкуплен на последующем аукционе архитектором из США.

Варианты и владельцы

Автомобиль, выпускавшийся с 1963 по 1981 год, собирался вручную. За это время было собрано всего 2677 экземпляров. Всего же имелось два типа кузова: «обычный» лимузин и удлиненный пульман (Pullman). Лимузин также выпускался в двух версиях - короткой и удлиненной, с двумя вариантами салона - стандартным и разделенным. В последнем передние места отделялись от задних подъемной стеклянной перегородкой.

Кузова пульман также имели разновидности. Они выпускались в четырех- и шестидверных комбинациях. Первые имели два обратных кресла и были рассчитаны на четырех пассажиров, вторые имели центральный ряд с двумя небольшими креслами «швейцаров». Всего было выпущено 428 длинных лимузинов «Пульман», при этом лишь 304 из них - в четырехдверном варианте. Существовала также малая серия (59 автомобилей) с открытым кузовом ландо, где задняя часть крыши над пассажирским отсеком откидывалась, как у кабриолета. В основном такие модели закупались для парадных целей. Наиболее известным хозяином лимузина ландо был папа римский. Кроме того, свет увидели два экземпляра с кузовом купе, подаренные создателям автомобиля: Фрицу Наллингеру и Рудольфу Уленхауту.

Среди владельцев «Мерседес-Бенц 600» можно назвать известных актеров, телезвезд и музыкантов того времени -

Автомобиль «Мерседес-Бенц 600» с кузовом пульман. Современная фотография.

Королева Елизавета II в лимузине «Мерседес-Бенц 600». 1968 год.

Автомобиль «Мерседес-Бенц 600». Современная фотография.

Джека Николсона, Элизабет Тейлор, Элвиса Пресли, Джона Леннона и т. д.; бизнесменов – Боба Джейна, Хью Хефнера и Аристотеля Онассиса; политиков – Иди Амина, Хирохито, Фердинанда Маркоса (у президента Филиппин было даже четыре «Мерседеса» этой марки); коммунистических и примкнувших к ним лидеров, таких как Николае Чаушеску, Фидель Кастро, Пол Пота, Мао Цзэдун, Энвер Ходжу, Ким Ир Сен, Иосип Броз Тито, ну и, конечно же, Леонид Брежнев. Кстати, в 2008 году шестидверный пульман Брежнева, подаренный ему в 1966 году канцлером ФРГ Вилли Брандтом, был куплен на аукционе немецким коллекционером за 103 600 евро.

Первоначально спрос на автомобиль был поистине громадным, что растянуло выполнение заказов на несколько лет. Как и предполагалось, его прогрессивная, но нейтральная форма выдержала все испытания временем – автомобиль не выходил из моды. Лишь нефтяной кризис 1973 года уменьшил поток заказов, а рынок сбыта сместился в сторону элиты развивающихся, прежде всего нефтедобывающих, стран.

Автомобиль «Мерседес-Бенц 600» на салоне в Брно. Современная фотография.

Цена автомобиля

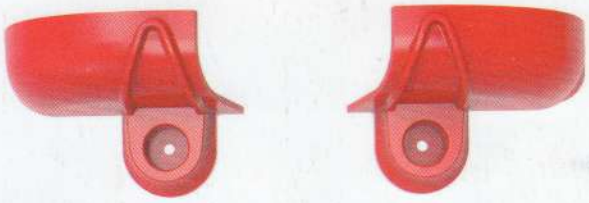
Что касается цены, то с годами она, разумеется, менялась. В 1964 году стандартный лимузин стоил 56 500 марок, длинный – 63 500. К 1978 году цена выросла, соответственно, до 144 100 и 165 500 марок. Сегодня шестисотый «Мерседес W100» – мечта коллекционеров.

Лимузин автомобиль «Мерседес Бенц 600». 1965 год.

В НОМЕРЕ 74

- УСТАНОВКА КОЖУХОВ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ
- «ФОРД МОНДЕО»: ПРЕТЕНЗИИ И РЕАЛЬНОСТЬ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- КОЖУХ ЛЕВОЙ ПОДВЕСКИ С КОЛЕСНОЙ АРКОЙ
- КОЖУХ ПРАВОЙ ПОДВЕСКИ С КОЛЕСНОЙ АРКОЙ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!